

Franciscum Steiner A.D. MCMLIX.

16. Pritsak O. Das Kipchakische / Omeljan Pritsak.
17. Pritsak O. Die bulgarische Fürstenliste und die Sprache der Protobulgaren / Omeljan Pritsak. – [Wiesbaden], 1955. – (Ural-Altaische Bibliothek, vol. 1).
18. Pritsak O. Stammesnamen und Titulaturen der altaischen Völker / Omeljan Pritsak // Ural-Altaische Jahrbücher. – 24. – 1–2. – P.49–104.
19. Śluszkiewicz E. Remarques sur la langue turque des Arméniens et sur les emprunts turc de l'arménien / Eugeniusz Śluszkiewicz // Rocznik Orientalistyczny. – XIV (1938). – 1939. – P. 136–154. ; XV (1939–1940). – 1949. – P. 268–320.
20. Tjurki, yxni movi ta literaturi // Zapiski Istor.-filol. viddilu VUAN. – 1929. – Kn. 23. – P. 313–351. ; Tjurki, yx movi ta literaturi. Les Turks, leurs langues et littératures 1 / Tjurks'ki movi. – I. – Kyiv, 1930. – For Arm. Kip. see P. 157–158.
21. Tryjarski Edward Sprawozdanie z podróży do Francji, Sprawozdania z prac naukowych Wydziału Nauk Społecznych Polskiej Akademii Nauk, II, 5(12). – 1960. – P. 99–101.

Edward Tryjarski

#### OMELJAN PRITSAK'S CONTRIBUTION TO ARMENO-KIPCHAK STUDIES

*The article deals with the process of becoming and development of Omeljan Pritsak's scientific interests, including his interest to Armeno-Kipchak studies. His main works on this subject are analyzed.*

**Key words:** Armeno-Kipchak studies, Omeljan Pritsak.

Туранли Е.

(м. Київ, Україна)

#### ЕНЕРГЕТИЧНА БЕЗПЕКА УКРАЇНА В КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТУВАННЯ НАФТИ

*Розглядається проблема енергетичної безпеки України на основі правового аналізу міжнародних документів щодо транспортування нафти. Значна увага приділяється Чорноморсько-Каспійському регіоні, досліджується питання енергетичної незалежності та енергетичної ефективності, а також проблема диверсифікації джерел постачання нафти шляхом створення міжнародних транспортних коридорів на основі міжнародного співробітництва окремих держав (зокрема, Україна, Азербайджан, Грузія, Туреччина, країни Європейського Союзу та інші) у цій сфері.*

**Ключові слова:** енергетична безпека, транспортування нафти, Чорноморсько-Каспійський регіон, диверсифікація, міжнародні договори.

міжнародний транспортний коридор, енергетична стратегія, трубопровідний транспорт.

### **Міжнародно-правові аспекти транспортування каспійської нафти**

Сучасна система безпеки охоплює не тільки політичні і військові, а також економічні, енергетичні, екологічні та правові аспекти. Ускладнення і глобалізація правових відносин робить особливо необхідним вирішення енергетичних проблем, а також забезпечення економічно – правової безпеки. Відповідні гарантії здійснюються в результаті спільних зусиль шляхом формування визначених правових механізмів для прогнозування і управління міжнародними економічними відносинами [1, 37]. Формування таких механізмів не є винятком і для держав Каспійсько – Чорноморського регіону. Держави даного регіону уклали ряд угод щодо вирішення питань економічної та енергетичної безпеки, які являються елементами як регіональної, так і міжнародної системи безпеки.

Основний зміст цих угод складають питання безпеки і співробітництва, пов'язані з розвідкою, видобутком, транспортуванням енергетичних ресурсів регіону. Створення транспортної інфраструктури, як складової економічного розвитку, створює підґрунтя для вирішення існуючих в регіоні конфліктів в рамках загальноприйнятих норм і принципів міжнародного права. В Декларації, прийнятій на міжнародній Бакинській Конференції 1998 року [13, 42] щодо розвитку транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія, зазначається, що відновлення Великого Шовкового Шляху буде сприяти реалізації програми ТРАСЕКА, головним завданням якої є забезпечення вільного доступу до транс'європейських та трансазіатським транспортним мережам кавказьких держав та держав Центральної Азії. Крім того, сторони висловилися за створення нових екологічно безпечних та економічно вигідних транспортних інфраструктур для транспортування енергоносіїв на світові ринки.

Генеральний секретар Секретаріату Енергетичної Хартії П. Шюттерле оцінює міжнародне співробітництво в сфері використання енергетичних ресурсів, особливо, створення «транспортних коридорів», як критерій гарантії стабільності і безпеки у цьому регіоні [14, 200].

### **Поняття транспортування енергоресурсів в міжнародному праві.**

Транспортування енергетичних ресурсів, будучи політико – економічною проблемою, вимагає міжнародно – правового регулювання і створення відповідної регіональної системи безпеки. В теперішній час відбувається процес формування системи безпеки транспортних коридорів Каспійсько – Чорноморського басейну [22, 13]. Цей процес передбачає комплексні заходи, які реалізуються шляхом укладення міжнародних угод. Система міжнародних актів, яка складає основу створення транспортної інфраструктури і регіональної безпеки, можна окреслити наступним чином:

- Європейська Енергетична Хартія;

- Договір до Енергетичної Хартії (далі – ДЕХ);
- Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа – Кавказ – Азія;
- Рамкова угода щодо організаційних принципів для створення міждержавної системи для транспортування нафти і газу [18];
- Міжурядові угоди щодо будівництва нафтогазових трубопроводів і транспортування енергоносіїв;
- Приватно-правові договори, які передбачають транспортування енергоносіїв;
- Співробітництво щодо міжнародно-правового статусу Каспію;
- Програма «Партнерство заради миру» Північноатлантичного блоку (НАТО);
- Угода про створення ГУУАМ;
- Чорноморський економічний форум.

ДЕХ вважається першою багатосторонньою міжнародною угодою і визначає транзитні правила в сфері транспортування енергетичних ресурсів, а також виступає одним із засобів забезпечення економічного розвитку регіону. Варто зазначити, що положення ДЕХ, пов'язані з транзитом [4], мають важливе значення для держав Каспійсько – Чорноморського регіону у зв'язку з безпечним транспортуванням енергоресурсів. Згідно з Договором до Енергетичної Хартії, транзит енергоносіїв – це переміщення енергоносіїв через територію Договірної сторони, якщо хоча б одна держава є країною – виробником або країною – імпортером [12]. Це означає, що в разі застосування транзитного режиму ДЕХ, є не обов'язковим, щоб всі три держави були учасниками Договору. Предметна сфера дії статті 7 ДЕХ [4] не обмежується конкретним способом переміщення енергоресурсів, хоча більшість положень документу стосується саме мережевого транспортування. Крім того, встановлюються наступні основні правила транзиту енергоносіїв.

Необхідно також звернути увагу на розробку Багатосторонніх транзитних правил (далі – БТП) для їх прийняття 51 державою – членом ДЕХ. Метою розробки цих правил є закріплення законодавчого регулювання транзиту енергопоставок через Євразійський континент [14, 205]. Ця робота обумовлюється визнанням більшістю держав (наприклад, лідерами Великої вісімки, Енергетичної Ради ЄС та президентами держав Каспійсько – Чорноморського регіону) необхідності розвивати законодавчу базу для свободи транзитних відносин відповідно до статті 7 Договору до Енергетичної Хартії. Підготовка таких правил має особливе значення з точки зору вирішення питань розвитку існуючих транзитних систем, а також спірних питань щодо тимчасових тарифів. Основою багатосторонніх транзитних правил є принцип недоторканності контрактів, прозорість при встановленні тарифних ставок, забезпечення умов добросовісної конкуренції, не обтяжуючи при цьому держави зобов'язаннями щодо надання доступу

третім сторонам до трубопроводів [6]. Зазначені проблеми вимагають ефективного системи економічної безпеки. З появою в регіоні нових виробничих територій ще більше посилюється боротьба і конкуренція за статус транзитної держави.

### ***Міжнародно-правові механізми створення міждержавних систем транспортування нафти.***

Геополітичне положення держав Каспійсько-Чорноморського регіону дає все більше підстав для активної участі цих країн у міжнародних енергетичних договорах та угодах. Створення міжнародно – комунікаційних систем також прискорює процес інтеграції, одночасно виступаючи своєрідною гарантією тривалого економічного розвитку [18]. Процес інтеграції в транспортній сфері розширюється з використанням програм, запропонованих Європейським Союзом. Під час наукового форуму міністрів транспорту держав Центральної Азії і Азербайджану, проведеному в рамках Конференції, яка мала на меті надання фінансово – технічної допомоги країнам СНД ТАСІС, була прийнята програма ТРАСЕКА. Першочерговим завданням програми було створення міжнародного транспортного коридору енергетичних ресурсів країн Каспійського басейну [2, 3]. Далі програмою передбачалося відновлення «Великого Шовкового Шляху», включаючи Західну Європу – Чорне море – Каспій – Центральну Азію – Китай.

У даній програмі мова йде про те у XXI столітті відбудеться велике стратегічне об'єднання трьох могутніх блоків: НАФТА (Північноамериканська зона вільної торгівлі, США, Канада, Мексика), Європейського Союзу, а також АСЕАН (Асоціація держав Південно-Східної Азії) – головних «азіатських тигрів». Через ці організації пройде шовковий шлях, який повинен стати засобом проникнення демократичних цінностей з Європи, через Чорноморсько – Каспійський регіон – в Азію і навпаки.

Перед країнами даного регіону стоїть важливе завдання – європейська інтеграція. В цьому напрямі проводиться активна комплексна робота, яка полягає в участі держав у багатосторонніх та двосторонніх угодах щодо створення транспортних коридорів ЄС [11]. Метою даних угод є створення колективної кооперації між державами, які входять в систему видобутку, транспортування та спільної експлуатації енергетичних ресурсів.

Для того щоб стати транзитною державою необхідно здійснити уніфікацію національного законодавства, забезпечити внутрішньодержавну соціально – політичну стабільність, активно брати участь в системі міжнародної безпеки. Для здобуття статусу транзитної держави в тій чи іншій формі важливе значення мають силові центри, що ведуть боротьбу за отримання доступу до енергоресурсів регіону. Не випадково, що в багатьох звітах інформаційного управління Міністерства Енергетики США Конгресу, Каспійський регіон і Перська Затока визначаються як єдиний нафтовий регіон. Залучення до боротьби за нафтогазову промисловість та транспортування енергоресурсів не лише енергетичних держав, але й держав,

що не мають таких ресурсів, ще більше ускладнює політичну ситуацію.

Варто зазначити, що Україна також бере активну участь у створенні міжнародних систем транспортування нафти, зокрема в рамках Чорноморсько – Каспійського регіону. Результатом такої діяльності є укладення Рамкової угоди про інституційні засади створення міждержавних систем транспортування нафти та газу (далі – Рамкова угода або Угода), яка була підписана 1999 року та ратифікована Верховною Радою України 18 січня 2001 року. Рамкову угоду підписали наступні Держави – сторони (далі – Сторони): Азербайджан, Албанія, Білорусь, Болгарія, Вірменія, Грузія, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румунія, Таджикистан, Туркменістан, Угорщина, Україна, Узбекистан, Хорватія, Македонія [18]. Основною метою Рамкової угоди є встановлення єдиних правил та механізмів, що забезпечують ефективну експлуатацію міждержавних систем транспортування нафти та газу згідно з нормами та правилами, які є чинними у міжнародній нафтовій та газовій промисловості. Відповідно до Рамкової угоди, міждержавна система транспортування нафти та газу – це система транспортування нафти або природного газу та/або продуктів їхньої переробки, що перетинає територію більш ніж однієї держави. Вона має виключно важливе значення як для держав Каспійсько – Чорноморського (зокрема, для України), так і для країн Європи. Це обумовлюється тим, що Угода відкриває широкі можливості створення міжнародно – правових механізмів функціонування міждержавних систем транспортування нафти і газу на основі норм і загальних принципів міжнародного права. Крім того, Україна територіально знаходиться на шляху значних транзитних потоків, вагому частку яких складають енергоносії. Це є суттєвою перевагою, але і потребує від країни проведення гнучкої та виваженої політики в умовах зіткнення протилежних інтересів таких гравців на європейських та світових енергетичних ринках як: Росія, США, країни Каспійського регіону та європейські країни [3, 26]. Значним кроком до гармонізації відносин в енергетичній сфері є Договір Енергетичної Хартії (далі – ДЕХ), який включає також і положення щодо транзиту. Але ще не всі країни ратифікували цей Договір, не всі додержуються його положень, та і шляхи вирішення конкретних питань не можуть бути передбачені таким глобальним документом як ДЕХ [4]. Разом з цим, в Україні на дійсний час існує цілий ряд проблем в сфері транзиту енергоносіїв, вирішення яких є невідкладним завданням.

### ***Проблема диверсифікації шляхів постачання нафти.***

Нафтопровід Одеса – Броди має стратегічне значення для України. Однак останнім часом цей нафтопровід став об'єктом зіткнення різних інтересів, що поставило Україну перед вибором партнерів у подальшій його експлуатації із наданням пріоритету власним інтересам [17]. Максимальні дивіденди від використання нафтопроводу Україна може одержати, лише транспортуючи, як і передбачається проектом, каспійську нафту, тобто за основним

призначенням проекту. Існують також пропозиції з боку Росії укласти з Україною угоду щодо спільного використання нафтопроводу Одеса – Броди для перекачування російської нафти в зворотному напрямку. Однак Україні потрібно поєднувати економічну доцільність з інтересами національної безпеки, тому з метою залучення нафтопроводу Одеса–Броди до міжнародної системи постачання нафти, необхідно створити умови для зацікавленості як споживачів нафти, так і її постачальників. Можливі різні форми співробітництва для вирішення цього питання, при цьому контроль за транзитними нафтовими магістралями має залишатися за державою.

1. Герчикова И. Н. Международные экономические организации: регулирование мирохозяйственных связей и предпринимательской деятельности : учеб. пос. / И. Н. Герчикова. – М. : Изд-во АО «Консалтбанк», 2001. – 480 с.
2. Дергаусов М. Міжнародні транспортні коридори і Україна / М. Дергаусов // Схід – К., 2002. – №1 (44). – С. 3–17.
3. Добірка статей про паливно-енергетичний комплекс // Вісник Національної Академії наук України. – К.: 1999. – №9. – С. 3–34.
4. Договір до Енергетичної Хартії від 17 січня 1994 року : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.energycharta.org](http://www.energycharta.org).
5. Закон України «Про дію міжнародних договорів на території України» від 29 червня 2004 року // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – №10. – Стаття 137.
6. Закон України «Про захист економічної конкуренції» від 11 січня 2001 року // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – №12. – Стаття 64.
7. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16 квітня 1991 року // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – №29. – Стаття 377.
8. Закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18 вересня 1991 року // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – №47. – Стаття 646.
9. Закон України «Про нафту і газ» від 12 липня 2001 року // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – №50. – Стаття 262.
10. Закон України «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №29. – Стаття 139.
11. Ковалев С. Н. Материалы конференции по международным инвестициям / С. Н. Ковалев // Государство и право. – М. : 1996. – №3. – С. 54.
12. Конопляник А. А. Договор к Энергетической хартии: механизмы разрешения споров / А. А. Конопляник // Нефть, Газ и Право. – М., 2005. – №1. – С. 35.
13. Маммедов Р. Ф. Международно-правовая делимитация Каспийского моря / Р. Ф. Маммедов // Сосиал билэилар. – Бақы, 2001. – №1–5. – С. 42–52.
14. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Азербайджан – Україна: перспективи розвитку стратегічного партнерства» // Посольство Азербайджанської Республіки в Україні ; [упоряд. Ф. Агазаде, А. Гулієв] –

Х. : Форт, 2003. – 208 с.

15. Меморандум між Україною та Європейським Союзом про порозуміння щодо співробітництва в енергетичній галузі від 1 грудня 2005 року : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).
16. Меморандум про співробітництво держав – учасниць СНД в галузі міжнародних транспортних коридорів від 18 вересня 2003 року : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).
17. Повний С. Паливно-енергетичний комплекс як об'єкт державного управління / С. Повний // Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. – К.: 2005. – №1. – С. 262–266.
18. Рамкова угода про інституційні засади створення міждержавних систем транспортування нафти та газу від 22 липня 1999 року : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).
19. Рішення глав урядів СНД про міждержавну програму «Високонадійний трубопровідний транспорт» від 8 жовтня 1999 року : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).
20. Угода глав урядів СНД про проведення узгодженої політики в галузі транзиту нафти і нафтопродуктів магістральними трубопроводами від 12 квітня 1996 року : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).
21. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Узбекистан про співробітництво в галузі транспортних перевезень від 20 лютого 1993 року : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).
22. Aliev N., Yusifzade K., Shahbazov E. Azerbaijan oil and gas industry on the eve of the XXI century / N. Aliev, K. Yusifzade, E. Shahbazov. – Baku : State Oil Company of Azerbaijan Republic. – 2004. – 68 p.

*Elvira Turanly*

## **ENERGY SECURITY OF UKRAINE IN THE CONTEXT OF INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF OIL TRANSPORTATION**

*The problem under review is connected with energy security of Ukraine on the basis of legal analysis of international documents relative to oil transportation. Special attention is given to Black Sea and Caspian region. The issue of energy independence and effectiveness together with the problem of diversification of oil supply sources through creating international transport borders under international co-operation between states (such as Ukraine, Azerbaijan, Georgia, Turkey, states of EU and other) in this sphere is also under regard.*

**Key words:** energy security, oil transportation, Black Sea and Caspian region, diversification, international documents, international transport border, energy strategy, pipeline transport.

*Туранли Ф.*